

Regulator 28 FS

Sbarcato in Italia pochi mesi fa, l'ultimo fisherman prodotto da Regulator Marine, il 28 FS, si mette in luce per le tante innovazioni a bordo, e per le sue indiscusse doti di navigazione.



Se ne parlava dallo scorso anno, ma lo "sbarco" in Italia del primo Regulator 28 FS è avvenuto a febbraio, subito esposto al Big Blu di Roma, da IMD Boats, importatore e distributore esclusivo del marchio per l'Italia e l'Europa. Per avere a disposizione il modello in una colorazione "rosso fuoco" si è però dovuto attendere qualche mese in più, ed a fine aprile lo siamo andati a provare, vedere e fotografare direttamente a Porto Santo Stefano. Molto simile per certi versi al modello Regulator 29 FS, adotta alcune innovazioni in coperta che hanno caratterizzato anche altri modelli della produzione, in seguito ad un restyling di alcuni componenti. La carena ha disegno profondo a prua e deadrise di 24° a poppa, ed oltre ad impattare bene con le eventuali onde, riduce decisamente gli attriti dell'opera viva con la superficie acqua, garantendo velocità (soprattutto se si adotta la massima motorizzazione) di oltre 50 nodi. La coperta ha come tradizione per l'allestimento FS l'area prodiera "gavonata", mentre i sedili hanno design moderno e molto comodo. Non ci sono vasche a pagliolo in pozzetto, ma quella sulla murata trasversale di poppa per il pescato è molto capiente.



La coperta

La mano di Lou Codega ancora una volta si mette in evidenza, su questo open da pesca veramente sofisticato (non per nulla le imbarcazioni Regulator sono considerate tra le migliori al mondo in tale campo), nel quale il design si confonde con l'eleganza, la praticità d'uso con il comfort di bordo e la completezza dell'allestimento per chi pesca che, come sempre, è mantenuto ben celato in modo sobrio, ma sempre pronto all'impiego. La parte anteriore dello scafo è simile al 29 FS, anche se si differenzia per un piano tavolo più grande al centro, e complessivi quattro cuscini per il prendisole al posto di tre. Al disotto di questi, tre gavoni rialzati fungono da contenitori per le dotazioni o vasche per la sistemazione delle prede, vista la presenza all'interno di sistemi di scarico fuoribordo e relativi maceratori. Un altro gavone è a pagliolo, proprio sotto il piano tavolo, e la sua profondità è ideale per sistemarvi oggetti anche di un discreto ingombro (vedi la zattera ad esempio), oltre che le canne da pesca a riposo, vista la predisposizione interna che prevede protezioni per i vetri. In prossimità del musone scorrisagola, invece, ci sono il gavone per il calumo, il barbotin del verricello elettrico, le luci di navigazione e due bitte a scomparsa. Come tradizione, i bordi in questa parte più avanzata dello scafo sono particolarmente ampi il che consente, essendo tra l'altro diamantati antiscivolo, di camminarvi sopra con una certa tranquillità. Un robusto tientibene inox ed imbottiture perimetrali della parte interna delle murate, permettono un confortevole appoggio e presa durante i trasferimenti e la tintarella, mentre otto portabicchieri sotto le imbottiture aumentano gli agi a bordo. La console di guida propone frontalmente un divanetto doppio con sottostante ghiacciaia, corredato da maniglioni laterali in acciaio cui tenersi. Il passaggio verso il pozzetto da qui è possibile sia da un lato che dall'altro. Le murate sono imbottite internamente, hanno bordi muniti di portacanne e occhi di cubia, bitte per



dar volta alle cime o ai parabordi e rubinetti che consentono l'erogazione di acqua di mare o dolce. A poppa non vi sono vasche a pagliolo, e l'unico vano è quello per i servizi. Quella per il vivo è allocata sulla sommità posteriore del leaning post di seduta, mentre quella per il pescato sulla sommità della murata trasversale di poppa, con accesso da due portelli contrapposti. Il divano, abbattibile ed a scomparsa nella murata di poppa, è dotato di sistema che servo assiste nel ribaltamento nei due versi (attivo o passivo). Il tuna door è a sinistra poppavia ed ha apertura verso l'esterno. In questo modo si giunge direttamente al bracket che, oltre ai motori, accoglie anche la scaletta a scomparsa sotto il bracket stesso.

Area di pilotaggio

La console, come tradizione Regulator, è ben proporzionata alle dimensioni dello scafo, e si erge in posizione centrale rispetto al piano di coperta. La sua struttura massiccia è garanzia di poter tenere sotto controllo tutti gli strumenti installati, tra cui anche una coppia di multifunzionali dal generoso display o, come nel caso dei motori Yamaha di ultima generazione, gli strumenti di controllo a cristalli liquidi. A destra un blocco interruttori stagni gestisce tutte le funzioni elettriche di bordo, mentre il volante Edson con pomello è un optional. Portabicchieri, portellino a destra, poggiapiedi apribile con tasca portaoggetti in basso e parabrezza alto e trasparente, completano l'allestimento di serie. In opzione si può acquistare l'hard top e fruire in questo modo della presenza di un box per l'elettronica, di faretti per l'illuminazione dell'area guida e di fari di profondità per il pozzetto, oltre a portacanne supplementari, luce di fonda e la possibilità d'installare i divergenti. Appositi teli di chiusura consentono l'isolamento totale dell'area durante l'inverno. Da una porta a destra proravia si accede al suo interno, adibito a locale toilette/spogliatoio, con tanto di WC elettrico, tasca portaoggetti e controlli vari dell'impiantistica, tra cui lo stacca/devia batterie. La postazione di guida si completa inoltre di doppia seduta per pilota e co-pilota composta da due poltrone imbottite e comode, con parte anteriore rialzabile sovrastanti un mobile in vetroresina. Alla base questo propone un poggiapiedi in acciaio ribaltabile, mentre ai lati due vani porta cassettoni per montature.

Carena e prestazioni

Il Regulator 28 FS, a differenza del 29 FS, è motorizzabile facendo uso del bracket, una soluzione che consente di sfruttare ancor meglio gli spazi in pozzetto e di fruire di un prolungamento ideale della

carena, visto che i piedi dei motori lavorano a circa cinquanta centimetri dallo specchio di poppa. La massima motorizzazione applicabile (600 cv), è pienamente soddisfatta sul modello in prova da una coppia di Yamaha F300 V6, a loro volta equipaggiati di eliche serie II/SDS da 15x21. La giornata è soleggiata con oltre 20° di temperatura, il mare è perfettamente calmo e non tira un filo d'aria. A bordo imbarchiamo di tutto e di più, ossia quasi 900 litri di carburante, 125 litri di acqua dolce, la zattera a prua, dotazioni di bordo complete, hard top e divergenti, oltre a tre persone, me compreso, che rappresentano l'equipaggio. Usciamo lentamente da Porto Santo Stefano e con un solo motore acceso sviluppiamo una velocità minima di 2,2 nodi, che diventa di 2,8 nodi quando li accendiamo entrambi. Fuori dal porto iniziamo il test, cominciando dal tempo di raggiungimento della planata con partenza da fermi: 3, 2, 1... via, ed affondando i monoleva contemporaneamente facciamo scattare il cronometro. Lo stoppiamo a 4,6 secondi, tempo che intercorre, sottolineiamo con quale carico, per il corretto assestamento dello scafo. In poco meno di tre secondi in più, arriviamo invece a 26 nodi, ed a 3500 giri tocchiamo i 30 nodi, con uno scafo che "scivola" letteralmente sull'acqua. Da qui in poi comincia l'escalation delle prestazioni, che ci porta prima a 36 nodi a 4000 giri, poi a 41, 46, 50 ed infine a 52,4 nodi a pieno regime di giri, una condizione che però porta i motori a consumare circa 200 litri ora, riducendo l'autonomia complessiva a poco più di 4 ore. Se navigare su questo mare calmo è facile, andiamo a cercarci qualche difficoltà attraversando ad oltre 40 nodi la scia di un traghetto in transito, ed al decollo calibrato risponde quasi subito un ammaraggio in assetto, che consente di riprendere con una certa disinvoltura la direzione iniziale senza perdite di giri dei motori. Ma la cosa che più ci colpisce è la precisione con cui vira a qualsiasi regime di giri, anche se la mancanza di una timoneria assistita elettricamente rende un po' meno agili le manovre di recupero. Proviamo prima a piegare a 35 nodi, poi a 40 ed infine a 42 nodi, sia poggiandoci prima su un piano e poi sull'altro, ma l'opera viva, forte anche della presenza di due pattini oltre allo spigolo di carena, risponde rapidamente con l'appoggio sull'interno e con la tracciatura di una circonferenza perfetta. In fase discendente di giri, iniziamo a perdere la planata intorno ai 17 nodi, quando i motori sono sui 2800 giri.

Produttore

Regulator Marine - North Carolina (USA)

Importatore e Distributore per l'Italia

IMD Boats

SS Aurelia, km 148,6 - 58010 Orbetello (GR)
tel. 0564 810 822 - web: www.imdboats.com



SCHEDA TECNICA

Categoria di progettazione: B - Lunghezza ft: 8,45 mt - Larghezza ft: 2,89 mt - Peso senza motori: 3000 kg - Acqua: optional circa 125 lt - Carburante: serie 888 lt - Deadrise: 24° - Portata persone: 10 - Motorizzazione prova: 600 cv - Motorizzazione massima: 600 cv fuoribordo - Progettista: Lou Codega - Prezzo: \$ 159.995 + IVA con 2 x F300 Yamaha V6.

PRESTAZIONI

Condizioni della prova: sole, mare calmo, vento assente - Carico: 3 persone, 888 litri di carburante, 125 litri di acqua dolce, dotazioni di bordo complete di zattera, hard top, divergenti e strumentazione completa - Velocità minima 1 solo motore: 2,2 nodi - Velocità massima raggiunta: 52,4 nodi.

L'OCCHIO DEL PESCATORE

Area pozzetto: 2,27 metri di larghezza x 0,77 metri di profondità da leaning post a divano chiuso - Altezza murata interna: 63 cm - Larghezza trincarino: 17 cm - Portacanne: sì - Vasca del vivo: sì - Vasca pescato: sì - Cassettiera: sì.

MOTORIZZAZIONE DI PROVA

Yamaha F 300 4 tempi DOHC 24 valvole VCT - 6 cilindri a V 60° - Ale-saggio x corsa: 96x96 mm - Cilindrata: 4169 cc - Potenza all'albero motore: 300 cv (220,7 Kw) - Regime di rotazione: 5000-6000 giri - Sistema di alimentazione: iniezione elettronica EFI - Peso a secco: 268 kg - Alternatore 12V/70A.

RILEVAMENTI

